

## ASSOCIAZIONI

Compiuti i Rendiconti Ufficiali del Parlamento: 11 21 40  
 ROMA: 11 21 40  
 Per tutto il Regno: 13 25 49  
 Solo Giornale, senza i Rendiconti: 9 17 33  
 Per tutto il Regno: 10 19 36  
 Estate, aumento spese di posta.  
 Un numero separato in Roma, contenente 10, per tutto il Regno centesimi 18.  
 Ha numero arretrato costa il doppio.  
 Le Associazioni decorano dal 1° del mese.

I signori che desiderano di associarsi o quelli ai quali è scaduta col 31 ottobre, e che intendono di rinnovare la loro associazione, sono pregati di farlo sollecitamente, per evitare ritardi ed interruzioni nella spedizione del giornale.

Le domande di associazione e d'inserzione con vaglia postale in PIEGO AFFRANCATO o con biglietti di Banca in PIEGO AFFRANCATO e RACCOMANDATO, od ASSICURATO, debbono essere indirizzate all'AMMINISTRAZIONE della Gazzetta Ufficiale, in Roma, via dei Lucchesi, numero 4.

Raccomandarsi di unire la fascia alle lettere di reclame e di riconferma di associazione.

## PARTE UFFICIALE

Il N. 495 (Serie 2°) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA

Vista la necessità che le Conferenze magistrali maschili e femminili, istituite nella città di Roma dalla cessata Luogotenenza Generale con decreto 11 gennaio decorso, siano continuate per un altro anno allo scopo di compiere l'istruzione degli allievi e delle allieve maestre che le frequentano, per esser poi ordinate in scuole normali; Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per la Pubblica Istruzione, Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. Le Conferenze magistrali istituite in Roma sono prorogate per il prossimo anno scolastico 1871-72.

Art. 2. Sono assegnati sessantotto sussidi di lire 250 (duecentocinquanta) ciascuno a beneficio degli allievi e delle allieve di dette Conferenze, da conferirsi dal Consiglio scolastico per esame di concorso, secondo le disposizioni del capitolo V, titolo V, della legge 13 novembre 1859 e del regolamento 9 novembre 1861.

Art. 3. Il personale e gli insegnamenti delle Conferenze stesse saranno distribuiti giusta la tabella annessa al presente decreto, firmato d'ordine Nostro dal Ministro Segretario di Stato per la Pubblica Istruzione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 20 settembre 1871.

VITTORIO EMANUELE.

C. CORRENTI.

TABELLA del personale e degli insegnamenti delle Conferenze magistrali maschili e femminili di Roma.

1. Direttore per le due Conferenze . . .	L. 1200
1. Aiuto al direttore per le Conferenze maschili in assenza del medesimo . . .	400
1. Professore di lettere per le Conferenze maschili . . .	2200
1. Professore di lettere per le Conferenze femminili . . .	2200
1. Professore di pedagogia e morale per ambedue le Conferenze . . .	2200
1. Professore di aritmetica, geometria e contabilità per ambedue le Conferenze . . .	2200
1. Professore di scienze naturali per ambedue le Conferenze . . .	1800
1. Incaricato di storia e geografia per le Conferenze maschili . . .	700
1. Incaricato di storia e geografia per le Conferenze femminili . . .	700
1. Incaricato per la religione per ambedue le Conferenze . . .	700
1. Incaricato per la calligrafia per ambedue le Conferenze . . .	700
1. Incaricato per il disegno per ambedue le Conferenze . . .	1400
1. Maestra assistente per le Conferenze femminili . . .	1200
Alla medesima per indennità sino alla istituzione del Convitto . . .	1000
L. 18,600	

Gli incarichi della Direzione e dell'aiuto alla Direzione possono essere affidati a due degli insegnanti nelle Conferenze stesse.

Visto d'ordine di S. M.

Il Ministro Segret. di Stato per la Pubblica Istruzione

C. CORRENTI.

Il N. 497 (Serie 2°) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA

Visto l'allegato E della legge 16 giugno 1871, numero 260 (Serie 2°), col quale furono sancite modificazioni alle disposizioni vigenti circa i diritti da riscuotersi nei Regii Consolati all'estero;

Visto il disposto dell'articolo 5 detto allegato; Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari Esteri, di concerto con quello delle Finanze,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue: Articolo unico. Le disposizioni contenute nell'allegato E della legge 16 giugno 1871, n. 260 (Serie 2°), e nell'annessavi tariffa dei diritti da riscuotersi presso le Nostre Cancellerie consolari all'estero, entreranno in vigore a partire dal 1° dicembre prossimo venturo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 7 ottobre 1871.

VITTORIO EMANUELE.

E. VISCONTI-VENOSTA.

QUINTINO SELLA.

Il N. CXXXIV (Serie 2°, parte supplementare) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA

Visti lo statuto e gli atti relativi alla costituzione della Banca popolare di Novara; Visto il titolo VII, libro I, del Codice di commercio;

Visti i Reali decreti del 30 dicembre 1865, n. 2727, e del 5 settembre 1869, n. 5256; Sulla proposta del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. La Società cooperativa di credito anonima per azioni nominative, costituitasi in Novara sotto il titolo di Banca popolare di Novara, per atto pubblico del 28 maggio 1871, rogato Daffara, è autorizzata, e il suo statuto, inserito al detto atto costitutivo, è approvato colle modificazioni prescritte dal presente decreto.

Art. 2. Le modificazioni da farsi allo statuto della Società sono le seguenti:

a) È aggiunta in principio dell'art. 2 questa disposizione: « Il capitale della Banca è di lire 250,000, si forma per serie, ecc. »

b) In fine dell'art. 6 sono aggiunte queste parole: « Per la vendita delle azioni fatta dal Consiglio di Amministrazione, e per l'annullamento delle medesime nei casi in cui rimanessero invendute, si procederà a termini degli articoli 153 e 154 del Codice di commercio. »

c) In fine dell'art. 18 è aggiunta questa disposizione: « e le è ugualmente vietato di impiegare in operazioni a lunga scadenza le somme ricevute in deposito a conto corrente. »

d) In fine dell'art. 31 sono aggiunte le parole: « Tali condizioni saranno ripetute nella dichiarazione di debito, perchè possano ritenersi come acconsentite dal debitore pignoratizio. »

e) Nell'art. 83, alle parole « privilegi dello Stato » sono sostituite le parole: « ragioni dello Stato. »

f) All'art. 49 è sostituito il seguente:

« Art. 49. Per la legalità delle assemblee generali di prima convocazione è necessario che vi intervengano non meno di 30 soci e che essi rappresentino almeno un sesto delle azioni emesse. Non verificandosi queste condizioni, ha luogo otto giorni dopo una adunanza di seconda convocazione in cui, restrittivamente agli oggetti posti all'ordine del giorno della prima, l'assemblea generale delibera validamente, qualunque sia il numero delle azioni rappresentate e dei soci intervenuti. Possono questi intervenire e personalmente o per procura data in iscritto a un altro socio. Ciascuno degli intervenuti però non è ammesso a dare « per procura più d'un voto oltre il proprio. »

g) Nell'art. 52, in fine, dopo le parole « pro- roga della Società, » sono inserite queste: « o che riguardino aumento del capitale. »

Art. 3. La Società contribuirà per annue lire trecento nelle spese degli uffici d'ispezione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Torino, addì 17 settembre 1871.

VITTORIO EMANUELE.

CASTAGNOLO.

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per gli Affari della Guerra S. M. ha in udienza dell'8 ottobre 1871 fatta la seguente disposizione:

Collier Giovanni, capitano nell'arma d'artiglieria, dispensato dal servizio in-seguito a volontaria dimissione.

MINISTERO

DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO.

Concorso

È aperto il concorso per titoli all'ufficio di professore nel R. Istituto tecnico di Sassari,

fondato con R. decreto 15 ottobre corrente, per gli insegnamenti seguenti:

1. Lettere italiane, con stipendio di . . . L. 1760
2. Storia . . . » 1760
3. Lingua francese . . . » 1400
4. Lingua inglese . . . » 1400
5. Matematiche elementari . . . » 1760
6. Storia naturale e geografia fisica . . . » 1400
7. Fisica e meccanica . . . » 1760
8. Disegno a mano libera e disegno ornamentale . . . » 1400

Gli aspiranti dovranno presentare le loro istanze corredate dei documenti che comprovano la loro idoneità al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio in Roma entro il 12 del mese di novembre prossimo.

Firenze, li 20 ottobre 1871.

Per il Ministro: RACCOMI.

MINISTERO

DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO.

Sezione delle private industrie.

Con scrittura privata in data 20 agosto p. p., registrata a Torino il giorno successivo col n. 3811, il signor Marcello Chinaglia di Torino ha ceduto e trasferito ai signori ingegneri Raffaello Colacich e cav. Angelo Capri Galanti e soci, domiciliati in Roma, i diritti a lui spettanti sull'attestato di privata industriale rilasciato il 23 marzo 1870, vol. 10, n. 110, per anni tre a datare dal 31 marzo 1870, per un trovato che fu designato col titolo: « Forno italiano sistema Chinaglia. »

La cessione anzidetta è limitata ai territori compresi nei circondari di Velletri e di Frosinone e venne registrata alla prefettura di Torino il 28 agosto 1871 al vol. 16, n. 1931.

Dalla Direzione del R. Museo Industriale Italiano, Torino addì 20 ottobre 1871.

Il Direttore: G. CORNELI.

CASSA DEI DEPOSITI E DEI PRESTITI

presso la Direzione Generale del Monte di Pietà.

In ordine al prescritto dell'articolo 146 del vigente regolamento, approvato con R. decreto 8 ottobre 1870, n. 5943, si fa noto per tutti gli effetti di ragione che questa Amministrazione ha provveduto alla restituzione a chi di diritto del deposito appresso notato, dichiarando divenuta nulla e di nessun valore la polizza che lo rappresentava stata smarrita.

Deposito della somma di lire 403 29, fatto da Zerbi Giovanni fu Giuseppe maritata Carini, da Casorati Primo, per offerta reale, fatta per mezzo dell'usciero Cornelli a Migliavacca Angelo e dallo stesso rifiutata; come da polizza n. 19,467, emessa da questa Cassa il 12 marzo 1871.

Firenze, 2 novembre 1871.

Per il Direttore Capo di Divisione

G. BARRECI.

Per il Direttore Generale

L'Ispectore Generale: GALLIETTI.

## PARTE NON UFFICIALE

## VARIETÀ

La spedizione di J. Payer e M. Weyprecht verso il polo artico.

(Continuazione - Vedi n. 298)

La gente qui si occupa molto di quanto concerne le esplorazioni artiche, e di questo argomento è assai esperta. Riguardo al nostro cammino, nulla posso ora dirvi; affatto sconosciuta è la lontananza tra lo Spitzberg e la Nuova Zembla (Nowaja Semla). In questi giorni parlerò col capitano Johannesen. Gli altri capitani di legni pescherecci sono già partiti quasi tutti. Non sono rimaste che due navi destinate alla caccia; cinque hanno già preso il largo.

La nave deve essermi, per contratto, consegnata al più tardi il 15 giugno, e allestita in maniera da poter navigare tra i ghiacci. Per ciò spero di potere tutto al più prendere il mare due o tre giorni dopo il giorno suddetto. Sarebbe affatto inutile partire prima di tal tempo, imperocchè nel mese di giugno il ghiaccio non è ancora reso navigabile in nessun luogo.

E di fatto, nel 14 giugno 1871, il luogotenente Weyprecht scriveva nuovamente la seguente lettera al dottor Petermann:

« La nave ci è stata consegnata ieri; ci vorrà un paio di giorni per gli apparecchi della partenza; epperò spero che noi, se il vento lo permetterà, potremo lunedì prossimo, 19 giugno, voltar le spalle a Tromsøe. »

Come già vi ho scritto, la nave è assai ben costruita; abbiamo col mezzo di considerevoli ricompense procurato di cattivarci, per quanto abbiamo potuto, la sollecitudine dell'equipaggio; a noi due non verrà meno il coraggio; onde confido di conseguire qualche risultato, se non ci si pareranno davanti ostacoli insormontabili.

L'equipaggio non è guari esperto a navigare tra i ghiacci; ma questo non mi crucia punto; il capitano è un giovane valente, e io stesso mi affido alla mia lunga esperienza di uomo di mare, e spero che questa mi aiuterà a giungerè fra breve tempo entro i segreti della

navigazione ghiacciata. Avremmo potuto accordarci con un pilota dello Spitzberg, uomo già provetto e pratico; ma, anzi tutto, egli pretendeva troppo, e, in secondo luogo, mi venne alla memoria una sentenza di sir E. Belcher, sentenza di cui ebbi più volte l'opportunità di praticamente confermare io stesso. Ecco il detto di sir Belcher: non darsi in queste siffatte spedizioni impiegare troppi uomini di quei così detti pratici nel navigare sul ghiaccio; imperocchè costoro, prima di tutto, non avrebbero più quello zelo che viene eccitato dalla novità dell'impresa; e in secondo luogo, sogliono pretendere di capire le cose meglio d'ogni altro, e sono disposti a censurare ogni cosa.

E io gli do pienamente ragione.

Secondo il contratto, la nave ha da essere vettovagliata per cinque mesi. Sul davanti è rinforzata convenevolmente, provveduta di una doppia intavolatura, protetta, almeno anteriormente, contro il ghiaccio da lamine di latta. Oltre al capitano, abbiamo un fuciniere (pescatore colla fiocina), un cameriere, cinque marinai ed un giovane di vascello. L'equipaggio nella previsione di una possibile spedizione su battelli, è di tre uomini più numerosi di quello che sogliono essere gli equipaggi delle navi di questo genere; per la stessa ragione noi abbiamo ancora preso un battello più forte, il quale deve servire di barca per navigare sul ghiaccio e per la pesca.

Durante il mio soggiorno in questo luogo ho raccolto tutte quelle notizie che ho potuto sullo stato del ghiaccio; ed ho interrogato tutte le autorità più competenti su questo argomento. Ho conferito su ciò con Johannesen, padre e figlio; col capitano Mattias, vecchio lappone, il quale già fino dal 1861 è citato come un autorità da Torell, e che a me pare sopra tutti gli altri meritevole di fiducia; col capitano Lav Abek, col pilota Helstad, che prese parte a tutte le spedizioni svedesi, non meno che al penultimo viaggio di Lamont, e con parecchi altri; e tutti mi hanno fatto cattivi pronostici quanto allo avanzarsi da mezzogiorno verso la terra di Gillis. Ci si dice che il ghiaccio, a mezzogiorno dell'isola della Speranza, è troppo difficile, alto, denso, compatto e durissimo; e tutti concordemente asseriscono che desso si fa meno denso e viene vieppiù assottigliandosi di mano in mano che uno si approssima a Nowaja Semla.

La terra di Gillis è stata da molti di questo paese veduta da lontano, e la ci viene descritta concordemente come un'isola della lunghezza di circa trenta miglia, la quale a tramontana scende troncata a picco, mentre a mezzogiorno viene lentamente appianandosi. La terra di Re Carlo, visitata da Henglin, non fu ancora da nessuno di questo paese veduta, quantunque molti siano condotti assai vicino alla terra di Gillis. Tra questa e lo Spitzberg, segnatamente verso mezzogiorno, il ghiaccio si mostra nell'autunno, mentre a tramontana e a nord-est la navigazione si rende considerevolmente più agevole; tra la costa occidentale della terra di Gillis pare che abbia ad esservi una via di comunicazione acqua libera.

Queste mie indicazioni sono fondate sul seguente giudizio. Il ghiaccio, nella sua marcia continuata verso mezzogiorno, imbattendosi nel gulf-stream, bentosto si arresta e vi si accumula; ne segue che molto malagevole si rende il passaggio, e l'ingombro del ghiaccio vi si allarga più o meno notevolmente. Tuttavia, sulla fede delle informazioni avute, ho ragione di credere che dietro a questo cumulo di ghiaccio esista un mare non libero, è vero, ma navigabile; ora si tratta soltanto di vedere se potremo schiuderlo il difficile passo attraverso al ghiaccio. A questo riguardo faccio assegnamento sopra un braccio del gulfstream, esistente a un dipresso in quel punto dove Bessels e Lamont hanno trovato alquanto più alte le temperature dell'acqua (1), il qual braccio probabilmente avrà potuto ivi aprire una breccia. La maggior difficoltà consiste nel superare le prime trenta o quaranta miglia marittime.

Tutte le persone, delle quali ho fatto cenno più sopra, conoscono lo stato del ghiaccio, nei suoi estremi confini, più per informazioni avute da altri che per propria esperienza. Ad onta di tutti i miei sforzi, non ho mai trovato alcuno che abbia potuto, dietro propria esperienza, comunicarmi dirette notizie sullo stato del ghiaccio a levante dell'isola della Speranza; tutti dicono di avere veduto il ghiaccio o da lontano a tramontana, o da lontano a mezzogiorno; ma sul ghiaccio nessuno, a quanto pare, è ancora stato finora. Mi si dice che così pure fece Lamont, del quale il capitano Ulre mi disse: *Thad he never cared to go in the ice.*

La nostra spedizione, in ogni caso, spargerà una nuova luce su questa contrada, che io credo importantissima per l'ulteriore corso della corrente del golfo.

Ora vengo al nostro piano. Desso rimane conforme a quello che venne concertato tra noi, Payer e me. Partiremo da qui alla volta di tra-

(1) V. *Mittheilungen* 1870, tav. 12.

## INSERZIONI

Annuali giudiziari, cont. 25. 0/100  
 altro avviso cont. 50 per linea di colonna  
 e spazio di linea.

## AVVERTENZE

Le Associazioni e le inserzioni si ricevono alla Tipografia Erredi Polini & C. in Roma, via dei Lucchesi, n. 4.  
 La Firenze, via del Castellaccio, numero 12.  
 La Torino, via della Corte d'Appello, numero 23.  
 Nelle Provincie del Regno ed all'estero agli Uffici postali.

montana, verso l'isola della Speranza (2), seguiremo i confini del ghiaccio all'incirca fino a 45° di longitudine orientale dal meridiano di Greenwich, in cerca del luogo più proprio per penetrare avanti. Qualora da qui non ci venga fatto di arrivare alla terra di Gillis, ci volteremo a nord-ovest lungo la costa occidentale, e procureremo di arrivarci girando attorno allo Spitzberg. Nel caso che qui non trovassimo acqua navigabile, allora tenteremo la costa orientale; ma ciò parmi cosa del tutto improbabile.

Ma se (la qual cosa mi pare molto probabile) ci riuscisse impossibile lo avanzarsi per questa parte, prenderemo sulla nostra nave la strada di Freeman o di Thymen in guida da potervi giungere sugli ultimi di agosto, e di là andremo oltre in battello e con quattro uomini. Quest'ultimo viaggio non potremo intraprendere prima del mese di settembre.

Se nel corso dell'autunno ci sarà impossibile il ritorno (eventualità da prevedersi) allora il punto da esplorarsi nell'anno prossimo è la strada di Thymen, alla quale arriveremo ad ogni modo sui battelli, qualora la nave abbia incontrato qualche contrarietà. Se vi giungeremo abbastanza in tempo, cercheremo di raggiungere la punta meridionale dello Spitzberg, e procurarci qualche vascello ridotto dalla pesca.

La estremità meridionale del capo Gillis e la lingua occidentale estrema di questo medesimo paese (già esplorata dagli svedesi, incominciando dal Monte Bianco in là) formeranno gli altri oggetti delle nostre indagini. Altri punti non potrei ora indicare.

Il ghiaccio in quest'anno è straordinariamente copioso al mezzogiorno; speriamo che a tramontana sarà molto meno abbondante.

L'inverno non vuol cessare, e, se non verranno presto giorni più caldi, per quest'anno le nostre aspettative non sono guari liete. A mezzanotte e a levante il ghiaccio si trova a venti miglia geografiche da Wardoe; del resto, non ci sono ancora pervenute altre notizie sullo stato del medesimo. I legni da pesca non partono da qui che sui primi di giugno, anzi alcuni, sul finire di detto mese. Non fu straordinariamente freddo l'inverno, ma da parecchi mesi dominano i venti di tramontana, e impediscono che vi arrivi alcun vento di disgelo. In questi ultimi giorni ancora ha nevicato. Da un lato si può dire che i numerosi venti di tramontana hanno spinto il ghiaccio verso mezzogiorno; ma, dall'altro lato, che le hanno in ogni parte reso più compatto, e ne hanno ingrossato la massa; volentieri l'alternativa, come volete, la cosa è sempre in questi termini; così che credo benissimo, che a settentrione assai buone siano le condizioni del tempo, ma qui per il nostro viaggio desso occorrono assai poco propizie.

Qui si trova un inglese, il signor Leigh Smith, il quale fece l'acquisto della nave *Paliser*, ed è diretto alla stessa meta cui miriamo noi stessi, ma per un'altra strada. Egli vuole arrivare alla terra di Gillis, passando per la strada d'Hinlopen, oppure girando da tramontana la regione nord-est. Di questa cosa mi congratulo, perchè si può sperare che delle due spedizioni, una almeno conseguirà il suo intento. Se il ghiaccio sta ammucchiato a mezzogiorno, allora il signor Leigh Smith otterrà la palma; se la strada sarà chiusa a tramontana, noi saremo in condizioni migliori. Senza, alcun sentimento di rivalità, noi abbiamo risolto di compiere le nostre mosse scambievolmente, per quanto ci sarà possibile, e segnatamente, di comunicarci col mezzo di segnali i nostri risultati. Noi compiremo in questa maniera le nostre osservazioni sulla temperatura delle acque alla superficie e nel fondo, non meno che le nostre operazioni di scandaglio. Ho fatto qui costruire uno strumento di scandaglio, che col mezzo di pitture ci renderà gli stessi servizi che rende lo scandaglio americano, il quale richiede pale d'ferro traforate. Le temperature in fondo del mare si osserveranno mediante il termometro *minimum* e *maximum* di Casella.

La nave del signor Smith è la scuna *Samsen*, di ottantacinque tonnellate, di struttura assai forte, e ben munita di provvigione. È una nave a vele. Il signor Smith non è un uomo di mare; Ulve è il suo capitano, ed ha equipaggio norvegico.

Come già vi ho detto poc'anzi, per interessare alla nostra impresa l'equipaggio, abbiamo già sborsato una considerevole somma in ricompensa: 80 talleri per trovare chi ci conduca alla terra di Gillis; e un tallero e mezzo per ogni miglio marittimo a mezzanotte dell'80° di latitudine nord, ed a levante del 25° di longitudine est, dal meridiano di Greenwich. Questo l'unico mezzo per eccitare nelle persone lo zelo di cui abbiamo bisogno. Sul nostro danaro potremo prelevare una somma di cinquemotto o seicento talleri per dare remunerazioni. Quanto più ne potremo dare, tanto meglio sarà.

(2) Chi volesse meglio conoscere i luoghi, consulti le *Mittheilungen*, 1871, fasc. V, tav. 9; e il fascicolo di supplemento n. 21, tav. 1.



F. S. Rikpöf la mia lettera per parteciparvi, che oggi, 16 giugno, quasi tutti i legni da pesca, partiti in queste ultime settimane, sono ritornati, perché il durevole cattivo tempo, con vento di nord-ovest, impediva l'uscire dagli scogli.

Qui finisce la lettera di Weyprecht del 14 giugno, scritta da Tromsø. Il suo compagno Payer era giunto a Tromsø il 10 giugno, e già nel giorno 11 scrisse pur egli una lettera al dottor Petermann, della quale l'illustre scienziato pubblicò il seguente estratto:

« Questa celebratissima costa norvegica, a mio avviso, è, fino al circolo polare, priva affatto di attrattive. Riguardo a questo tratto di contrada, io sono del tutto disilluso... I nostri mezzi sono più che sufficienti. La nave, a quanto pare, è assai buona, e l'equipaggio mostra di essere idoneo. Abbiamo un capitano, sette marinai e un giovane di vascello... Weyprecht aveva fatto raccolta di tutte le possibili notizie, e si era messo in comunicazione colle persone più pratiche dei ghiacci. Johannesen è tenuto da tutti, e da Weyprecht stesso per uomo degno della più intiera fiducia.

Quindi il dottor Petermann, dopo di avere comunicato qualche altro ragguaglio ricevuto da Payer relativamente alla nave, e all'equipaggio, alla nave che tuttora, alla metà giugno, copre Tromsø e i dintorni, fa notare che l'impressione di Payer e Weyprecht è il primo tentativo che si è fatto per penetrare nel mar Glaciale a nord-est del Capo Nord d'Europa, passando in mezzo tra lo Spitzberg e Nowaja Zemla. Il dottor Bessels, a bordo del vapore *Albatros*, di Rosenthal, trovò ivi ancora una temperatura relativamente alta del mare, il *maximum* della quale era di 4° 6' R. sotto il grado 75° 45' di latitudine boreale e 31° di longitudine orientale, dal meridiano di Greenwich (8 agosto); anche Lamont, già nel giugno dello stesso anno, aveva osservato la temperatura più alta a 0° 7' R. in quella medesima regione.

Fin dove questo caldo braccio del *Gulfstream* qui si inoltra a tramontana, Payer e Weyprecht hanno dovuto conoscerlo nel corso di questa estate; ma incontestabilmente essi avranno di già tra 75° e 77° di latitudine boreale trovato il recinto di ghiaccio formato dall'incontro della corrente del golfo colla corrente polare; e questo recinto di ghiaccio, quanto più s'incontrerà a tramontana, tanto più sarà difficile, perché quanto più lo si troverà sotto una latitudine più alta, tanto più sarà condensato e compatto. Il penetrare nella terra di Re Carlo da questa parte (sottosopra da Sud-Ovest), rispetto alla corrente polare, posta a Sud-Ovest, è come un assalto di fianco, e potrebbe essere paragonato all'inoltrarsi nella Groenlandia orientale da levante: l'avanzarsi verso la terra di Re Carlo, contro alla corrente, sarebbe come, mirando a raggiungere la Groenlandia orientale a 75° di latitudine boreale, si volesse dal Sud muovere contro la corrente glaciale. Del resto, si sarà sempre alle prese con una forte corrente polare, che porta con sé molto ghiaccio. Ciò solo conviene tenere per fermo, ed è che una nave sorpresa e trascinata presso alla Groenlandia orientale, a 75° latitudine boreale, dalla corrente polare, ha davanti a sé l'immensa corrente glaciale fino al capo Farewell, sotto 80° di latitudine boreale, mentre la corrente polare della terra di Re Carlo già viene sciolta dal *Gulfstream* presso alle Mille Isole, o, nei casi più avversi, presso l'Isola degli Orsi; il suo ghiaccio viene assottigliandosi o anche struggendosi del tutto. Onde, qualora Payer e Weyprecht si trovasse esposti a quel maggior danno cui può venire esposta una nave; cioè qualora fossero sorpresi e spinti dalla corrente glaciale, incontrando i pericoli a questo accidente annessi, potrebbero tornarsene nuovamente liberi nella Groenlandia orientale.

Il dottor Petermann non credeva che i nostri viaggiatori avessero a trovarsi ridotti ad invernamento forzato senza poter oltre avanzarsi, giudicando egli navigabili quei paraggi anche nel mese di ottobre. E infatti, molto interessanti sono le informazioni dei marinai norvegi, i quali concordemente asseriscono che il ghiaccio diventa più sottile e leggiero quanto più si va presso a Nowaja Zemla. Del resto dalle comunicazioni di Weyprecht risulta che quelle notizie sono fondate soltanto sopra testimonianze auricolari; epperò le sue osservazioni e quelle di Payer saranno le prime che sopra questo argomento avranno un carattere di autenticità.

Per quello che spetta alla terra di Gillis, alla terra Re Carlo, e segnatamente a tutte le terre o isole poste a levante dello Spitzberg, il dottor Petermann aveva già antecedentemente qua e là nelle sue *Geographische Mittheilungen* pubblicato quelle notizie che finora si sono potute raccogliere. Quello che il capitano olandese Gillis disse di aver veduto nell'anno 1707, è una piccola punta di terra od isola tra 80° e 81° di latitudine settentrionale; quello che dalla spedizione svedese fu veduto nel 1864, non è parimenti che una piccola punta di terra od isola sotto 69° di latitudine nord. Fino al viaggio di Heuglin e del conte Zeil, Petermann fu d'avviso che se terre o isole fossero in quei paraggi, esse erano di assai minore estensione di quanto lo siano le isole dello Spitzberg; ma egli confessa che questa sua opinione rimase dalle notizie di Heuglin e Zeil contraddetta, giacché ora è probabile che la terra sia più vasta di quello che lo facessero supporre le dichiarazioni della spedizione svedese del 1864 e quelle di Gillis. Anche le carte antiche segnano una terra alquanto considerevole; Birkbeck e Newton, nel 1864, videro parimenti, da mezzogiorno a tramontana, un esteso territorio; sulla carta di Pellham, tra 76° e 78° di latitudine boreale, si trova segnata una terra chiamata Wiche; e così pure il barone di Schilling, ufficiale della marina russa, è convinto

che tra lo Spitzberg e Nuova Zemla debba trovarsi un territorio assai notevole, e dice essere molto probabile che « la terra Gillis assai si prolunghi verso levante; anzi mi si afferma che ogni anno parecchi pescatori russi sogliono visitare la terra Gillis. » Ma quest'affermazione richiede conferma.

In Norvegia, dove si studia molto questo argomento, furono recentemente raccolte tutte quante le notizie che finora si hanno su questa terra orientale. Ora ecco ciò che vi si legge: « Da Thumb-Point (nell'Isola Guglielmo) (dove fu anche Koldewey nel 1868, ma non poté veder traccia della terra di Gillis), uno dei punti più elevati a mezzogiorno della strada d'Hinlopen, tante il navigatore Schiffer, quanto Johannesen figlio, videro più volte nell'anno 1865 l'intero gruppo insulare; e principalmente un giorno, in cui l'atmosfera mostravasi straordinariamente chiara, il gruppo suddetto fu osservato così bene coll'aiuto del cannocchiale, che si poté discernere la forma del paese. Questo scendeva terminando in una bassa punta a mezzogiorno, ma elevavasi notevolmente verso il nord, dove piegavasi a nord-est. Non grande era quella contrada, e Johannesen è perfettamente convinto che, se a mezzogiorno e a tramontana della medesima, a poche miglia di lontananza, esistesse qualche tratto di terra più esteso, egli avrebbe dovuto vederlo. Il mare che cingeva il paese era libero. »

La stessa cosa fu osservata nel 1864 da Mattias, Tabiesen e Aström.

Finora adunque, tutte le nostre cognizioni, relativamente al paese posto a levante dello Spitzberg, riduconsi alla contrada veduta da Heuglin al 79° all'incirca di latitudine nord. Quindi il dott. Petermann giudica che, « se Payer e Weyprecht arrivano a quella regione e la esplorano, faranno assai più che non fecero Gillis, nel 1707, e poscia le spedizioni svedesi, Koldewey, Heuglin, Zeil, Birkbeck, Newton, Lamont, Johannesen padre e figlio, Mattias, Tabiesen, Aström e tutti gli altri navigatori norvegi e russi, che quelle contrade hanno visitato... Del paese situato a levante dello Spitzberg non si ha nozione positiva che dei punti più occidentali della costa, sebbene quel paese non sia distante dall'Europa che di pochi giorni.

P.S. La Società di geografia e di statistica di Francoforte sul Meno ha ricevuto dal luogotenente Payer una relazione sulla recentissima scoperta del mar polare libero. Questa relazione, che porta la data del 9 ottobre, « dalla costa norvegica a bordo dell'*Haarald Harfagr*, è stata riprodotta dall'*Allgemeine Zeitung* d'Augusta del 30 ottobre 1871:

« Questa preliminare spedizione per esplorare il mare tra lo Spitzberg e la Nuova Zemla (alla quale spedizione terra dietro un'altra più rilevante nell'anno prossimo) ha avuto un esito superiore a tutti quanti i nostri calcoli. Per qual ragione non si sia potuta effettuare una delle intenzioni che prima avevamo, quella cioè di arrivare al paese di Re Carlo, lo esporrà personalmente il luogotenente di marina Weyprecht. Ma, in quella vece, siamo pervenuti alla scoperta di un vasto mar polare libero, in luogo di una regione che si credeva di navigazione impossibile, attorno a cui i Russi, gli Svedesi, e anche la spedizione germanica del 1868, inutilmente si affaticarono per penetrare anche solo nella sua parte più meridionale. Questo è un risultato, per cui tutta la questione polare prende una tutt'altra piega, e che offre una nuova e molto promettente base per arrivare al polo.

« È cosa altamente ineccepibile che la grande spedizione polare germanica del 1868-70 non abbia preso questa strada attraverso al mare della Nuova Zemla; strada che fin dal principio era stata dal dottor Petermann additata come la più agevole per penetrare nel bacino polare. Mentre molte autorità notevoli si dichiaravano apertamente contrarie a qualunque viaggio a levante dello Spitzberg; mentre le ripetute spedizioni dei Russi nel nostro secolo non riuscirono giammai di navigare a tramontana della Nuova Zemla; e mentre il viaggio del navigatore norvegico Johannesen (nell'anno scorso), il quale si avanzò fin sulla costa di questa duplice isola, dal mare di Kara fino al mare di Barents, fu tenuto come un fatto straordinario e da molti anche messo in dubbio, le nostre ricerche, all'opposto hanno dimostrato l'esistenza di un mare aperto a settentrione della Nuova Zemla. Ma poiché il mare di Kara fu anche dai navigatori Simonsen, Mattiesen, ecc., osservato in quest'anno, come negli anni precedenti, quasi totalmente libero dal ghiaccio; e poiché al primo di essi non era riuscito di scoprire ghiaccio anche nelle vicinanze dell'Isola Bianca, ne segue che si può tenere per provata la connessione del mare aperto della Nuova Zemla colla Polonia a settentrione della Siberia.

« Ma con ciò, ecco che scompare dalle nostre carte geografiche un'immensa terra glaciale. Si dirà senza dubbio, che l'anno 1871 fu un anno straordinariamente propizio alla navigazione glaciale, come si parlava erroneamente di anni straordinariamente avversi. Ma in tutta questa la Norvegia non vi è che una voce sola per segnalare la scorsa estate come da rinnovarsi tra le più contrarie e cattive che da lungo tempo sian mai vedute. Neppure alla nave della spedizione germanica, la *Germania*, era riuscito di penetrare nel mar di Kara. Qui in Norvegia questo fatto si spiega allegando la difettosa struttura della *Germania*, tanto come vapore quanto come bastimento a vela; epperò importerebbe assai che la si sottoponesse ad un esame imparziale.

« Come spiegare questi risultati così totalmente diversi da quelli conseguiti fino ad ora? Noi ci facciamo lecito di credere che abbiamo operato con maggiore risolutezza... La chiave

di questo enigma consiste in questo: che quasi tutte le spedizioni sono entrate in questa regione marittima troppo prematuramente, e troppo presto se ne sono dipartite; imperocché il periodo della navigazione più propizia è l'autunno. Inoltre, le altre spedizioni solevansi tenere troppo vicine alle coste della Nuova Zemla e della Norvegia, mentre, per quanto pare, il tratto compreso tra 40° e 42° di longitudine orientale è il punto del mare della Nuova Zemla più adatto per inoltrarsi a tramontana. »

Il signor Payer fa notare che la spedizione giunse fino al 79° di latitudine, e che solo il difetto di vettaglie impedì l'inoltrarsi più in là; e soggiunge che probabilmente le condizioni così favorevoli del ghiaccio nel mare della Nuova Zemla, durante l'autunno, sono da ascrivere al *Gulfstream*. Sotto l'aspetto dei risultati materiali, Payer osserva che il mare della Nuova Zemla è abbondantissimo di balene. I lavori scientifici eseguiti nel viaggio consistono in una continuata serie di osservazioni termometriche, come pure di osservazioni sulla densità dell'acqua sulla superficie e a varie profondità, di osservazioni meteorologiche; di ricerche sulla presenza di secche, correnti, ecc.; in ripetuti scandagliamenti; consistono inoltre in molte indagini e raccolte geologiche, botaniche, zoologiche, ecc., ecc.

## NOTIZIE VARIE

La Direzione della Biblioteca Circolante ha pubblicato, in data di Roma 1° novembre 1871, il seguente avviso:

« La sede della Biblioteca Circolante, già stabilita in via Argentina, n. 47, è stata trasferita in via Panico, n. 71, primo piano, ove, a cominciare dal giorno 5 novembre, si proseguirà la distribuzione gratuita dei libri in ogni domenica dalle ore 10 antimeridiane all'1 pomeridiana. »

— Togliamo dal *Monitore di Bologna*: Ci si annunciano nuove scoperte archeologiche, che fanno seguito a quelle della Certosa, e vengono a dimostrare quanto ben fondate fossero le induzioni fatte dall'ingegnere Zannoni nella sua relazione sugli scavi della Certosa.

Partendo dal fatto osservato negli scavi predetti, l'ingegnere Zannoni opina che, essendo i quattro gruppi dei sepolcri scoperti in Certosa tagliati da larga strada in direzione est-ovest, questa strada non essere altro che una via suburbana, prolungamento di una via principale di Felsina; a destra ed a sinistra di questo andamento stradale, dovendosi rinvenire a gruppi altri sepolcri di Felsina.

Or bene: è nel fondo detto Sampolo, di ragione del signor Astorre Arnaldi, a metri 500 a levante della Certosa, che, colla direzione dell'ingegnere Zannoni, ed a spesa del proprietario, si ottengono buoni risultati.

Con un primo assaggio, nel fosso nordico dell'accennata via, e col secondo, si sono scoperti due scheletri aventi fibula di ferro.

Nel terzo assaggio, sotto due steli ed a frammenti scolpiti di una terza stela, era un vaso contenente ossa combuste.

Il quarto assaggio diede una fossa funeraria simile in tutto alle moltissime di Certosa. Sta in essa lo scheletro con due fibule d'argento ed un ago criminale. Sono a sinistra alcuni fittili, tra i quali un bel lechito figurato a nero su campo rosso insieme ad un balsamario di vetro smaltato.

Mentre plaudiamo all'egregio signor proprietario ed all'ingegnere Zannoni, facciamo pur voti per la continuazione dell'opera.

— L'*Avvenire di Sardegna* pubblica la seguente lettera:

« Preg. sig. Direttore, »

« Se arrivo ad avere qualche compenso alle mie fatiche, ognuno che avrà punto di cuore dovrà dire l'ho ben meritato. Oggi ho sudato senza dolermi, assai più d'un facchino. Non ho conseguito di primo colpo il mio intento, ma mi è per altro riuscita preziosa l'esperienza, perocché ho appreso altre utilissime cose; e visto di nuovo che la teoria, sebbene sovrana, deve mai sempre chinare la testa dinanzi alle esigenze della pratica.

« Io sono entrato nella mia *Talpa* a mezzogiorno per andare ad afferrare la grande cassa gettata con 500 chil. all'incirca di pietra nel mare a 30 metri, massima profondità che si è potuta trovare nella rada di Cagliari; e dopo essere rimasto al fondo un'ora e un quarto, ho dato il segnale dell'ascesa perché avevo dimenticato lo sgabello per sedermi e l'acqua per bere.

« Ridicessi e vi stetti allora un po' più di due ore continue, facendo delle manovre confuse ed inutili, perché, lo confesso, non è ancor bene organizzata la corrispondenza elettrica fra la *Talpa* e la persona che tiene l'estremo opposto della corda telegrafica nella lancia che accompagna. Perciò non essendoci nemmeno intesi, non si è potuto conseguire quell'accordo di azione, che diveniva indispensabile per riuscire nello scopo proposto. Sono giunte le quattro ed io mi trovavo ancora al fondo fra moltissime alghe verdastre, giallognole e rossicce che distinguono con tutta chiarezza e dalle quali vedo anche sortire delle bolle di gas.

« Ciò che mi sorprese di più fu la vista di due grandi piramidi o coni regolarissimi e bianchi come la neve; i quali, tenendo calcolo della rifrazione della luce e della distanza che avevo, debbono certo essere di un volume di molti metri cubi. Ho visto tali coni nella prima discesa trovandomi io distante dalla cassa parecchi metri verso l'ovest. Nella seconda discesa invece, forse perché era all'est della cassa stessa ad una quindicina di metri più distante dal primo punto; sia che avendo in quattro ore di tempo tornato la luce del sole e messi quei coni in ombra; e sia che l'oscurità principiasse là in fondo ad elevarsi, il fatto è che la seconda volta non li ho più veduti.

« Chiesto al signor prof. cav. Gennaro, il quale ha avuto la bontà di assistere col signor comandante della *Sirena* e coll'egregio dottore Barrago a questa esperienza, cosa avrebbero potuto essere quelle due piramidi che mi parevano di neve, egli mi disse che saranno senza dubbio due scogli coperti di noliopire; specie di zoofito candido appunto come la neve.

« Io spero che il tempo mi permetterà di ritornare a quel punto onde pescarvi la grande cassa e di avvicinarmi a quelle due masse bianche, onde vedere di che esse siano veramente fatte o coperte.

« Intanto io non posso tacere il contento che ho provato nel vedere la mia buona volontà rinforzata da quella dell'intero personale dell'avviso di guerra *Gulnara*, che ha dimostrato uno zelo ed un'operosità delle più intelligenti; e parrebbero di fare il più grande torto all'impulso della coscienza se non manifestassi tutta la mia gratitudine a S. E. il Ministro della Marina per avermi designato tale nave a mio soccorso, e non rendessi nel tempo stesso una lode sincera anche all'egregio comandante signor Cesare Sanfelice dei Duchi di Bagnoli, il quale ha la rara fortuna di riunire alla necessaria severità di un capitano, quella bontà di cuore e quei modi gentili d'una finita educazione, che trasporterebbero chiunque ad amarlo.

« È impossibile che scortato come sono da tali mezzi, io non sorta in pochi giorni vittorioso coll'opera mia anche dall'attuale cimento.

« Da Cagliari, 27 ottobre 1871.

« G. B. TOSKELLI. »

— Leggei nel *Pungolo* di Napoli del 2: La eruzione del Vesuvio non solo si mantiene ma sembra acquistare sempre nuova forza.

È uno spettacolo imponente che attrae ogni sera sulla montagna di Somma un numero straordinario di visitatori.

— L'ingegnere E. Alloni scrive al *Corriere di Cremona* sulla trasmissione della forza idraulica a mezzo dell'aria compressa:

Fin da quando le strade ferrate, per le esperienze di Giorgio Stephenson, poterono dirsi un fatto compiuto, vi furono correnti che si divertirono a calcolare fino a quando le miniere di carbon fossile avrebbero potuto somministrare la forza chimica che a mezzo dell'azione elastica del vapore acqueo agiva sugli elementi della locomotiva per metterla in moto. Altri calcolando le sostanze nocive alla respirazione che venivano emesse predissero il finimondo, senza curarsi delle combinazioni e trasformazioni che, per legge naturale, succedono invariabilmente.

Vi furono però nel tempo stesso ingegni precari, che, lasciate da parte queste stranezze, si misero all'opera per vedere se al vapore, considerato come mezzo di trasmissione della forza, era possibile sostituirvi qualche altro agente di minor costo. — Il signor Baader di Monaco propose per primo, verso il 1825, la locomotiva ad aria compressa che veniva poi impiegata vantaggiosamente nelle miniere dell'ingegnere Henschel; e più tardi, verso il 1854, i professori Barsanti e Matteucci ritirarono il brevetto per una locomotiva a gas. Il primo specialmente di questi nuovi ausiliari meccanici avrebbe dovuto fermare l'attenzione dei dotti italiani, giacché in un paese come il nostro ove i corsi d'acqua sono abbondantissimi, sarebbe sempre riuscito assai facile e poco dispendioso il comprimere l'aria sia direttamente, sia col mezzo di meccanismi. Vi fu però un periodo di tempo in cui si fecero, tanto in Francia che in Inghilterra, dei seri tentativi di ferrovie atmosferiche, mentre alcuni dotti, Crelle ad esempio, discutevano sui giornali scientifici la convenienza e le difficoltà del nuovo sistema. La necessità di dover far uso di macchine troppo voluminose e pesanti, nei magazzini d'aria compressa che dovevasi necessariamente trasportare, fece sì che le ferrovie atmosferiche rimanessero quasi abbandonate.

Nel 1854 essendosi quasi terminate le gallerie per la ferrovia Alessandria-Genova, l'ingegnere G. B. Piatti proponeva l'impiego dell'aria compressa per trasmettere la forza idraulica lungo i piani inclinati dei Giovi. Lo stesso ingegnere pubblicava intorno a quell'epoca una pregevole memoria sulla *locomozione ad aria compressa per Cenisio*. Più tardi gli ingegneri Grandis, Grattoni e Sommeiller presentarono al Governo subalpino un progetto di perforazione del Cenisio con macchine appositamente inventate, e che dovevasi mettere in moto coll'aria compressa.

Verso il 1857 veniva in Piemonte nominata una Commissione governativa presieduta dal commendatore Desambrois, affinché, con esperienze fatte su larga scala, vedesse se il dubbio emesso dai dotti, tra i quali piaceva citare l'abate Moigno, di non poter trasmettere a grandi distanze la forza idraulica a mezzo dell'aria compressa, era fondato. I risultati furono quali li aveva preveduti quella illustrazione scientifica che è il generale Menabrea. Alla distanza di circa 7000 metri, l'aria compressa in origine a sei atmosfere, poteva impiegarsi come motrice colla pressione di circa cinque atmosfere. Si vide da qui come nel traforo del Cenisio era possibile non solo il trasmettere la forza idraulica al *maximum* della distanza ritenuta in metri 6500, ma fornire anche tant'altra quanta ne poteva bastare per la respirazione e ventilazione. Da quel giorno l'aria compressa era entrata nel dominio della meccanica pratica, segnando una nuova vittoria ottenuta nel campo della scienza da alcuni sommi italiani.

È vero che gli stranieri non s'arresero alla luce smagliante dei fatti; che vi fu persino taluno il quale, educato forse alla scuola del Lamartine, che disse l'Italia la terra dei morti, copri quasi di dileggio i tentativi italiani. Ma un'opera romanamente grande, il traforo del Fréjus, è là per attestare quanto possa l'ingegno sorretto dalla fede nei principi scientifici.

Una brillante applicazione dell'aria compressa si è la *pneumatica* che presto andrà in attività nelle città di Londra, Berlino e Parigi. Presenterò qui in succinto la descrizione del sistema Kieffer che, leggermente modificato, è proposto per Londra dal signor Robert Sabine. Mi servirò delle stesse parole adoperate dal professore Codazza.

« Alla stazione centrale sono stabiliti due serbatoi di grande capacità. L'uno contiene dell'aria compressa, l'altro dell'aria dilatata. Una macchina potente aspira l'aria dalla seconda e la comprime nella prima in guisa da mantenere nell'una la compressione, nell'altra il vuoto ad un grado determinato, sufficiente per dare agli stantuffi ed ai cilindri loro connesi l'impulso necessaria nell'uno o nell'altro verso. Ciascuna linea dei tubi viene a sboccare alla stazione centrale, nel luogo stesso in cui si trovano i detti due serbatoi, e comunica con essi per due tubi di diametro prossimamente eguali a quelli delle linee, e muniti di rubinetti-valvole. Per tal guisa ciascuna linea di condotto può essere messa in comunicazione

coll'uno o coll'altro dei serbatoi. Così il cilindro veicolo adduttore, messo a mano nel tubo, sarà spinto in partenza mettendo il condotto in comunicazione col serbatoio di aria compressa, e richiamato di ritorno mettendo lo stesso condotto in comunicazione coll'altro serbatoio. »

Ciò però che nell'applicazione dell'aria compressa per trasmettere la forza idraulica, v'ha di più attraente, si è la possibilità di risolvere un grande problema sociale: la nobilitazione delle classi laboriose. Si impianti un magazzino d'aria compressa come si ha il magazzino del gas illuminante; si trasmetta la forza con una canalizzazione affatto identica a quella del gas. Per poco costo che necessariamente può importare, essa entrerà tanto nell'officina del ricco manifatturiero, quanto nella bottega dell'umile operaio, il quale d'allora in poi non s'occuperà che di lavori richiedenti l'applicazione dell'intelligenza. Qui sta la vera redenzione del proletario. La scienza, non la rivoluzione, può solo raggiungere questo nobile scopo.

E l'italiani che hanno tanto lavorato per vincere ostacoli, anche pochi anni or sono, creduti insuperabili; che hanno allargato il campo della meccanica applicata d'un nuovo orizzonte; non aspetteranno, ne sono certo, che gli stranieri insegnino loro quali vantaggi ponno ottenersi da una così splendida vittoria scientifica, che è vittoria italiana.

— Leggiamo nei giornali francesi che un terremoto del peso di centoquattro libbre circa è caduto nella sera del 23 presso Montereaux.

— Da Honolulu si scrive al *Corriere di San Francisco*:

Ogni cosa fa pressire che la città di Honolulu, appena conosciuta da qualche anno, diventerà in un avvenire vicino, un porto di transito considerevole. Di già congiunta colla Nuova Zelanda per la linea Webb e Holladay, alla Australia per la linea Hall che riceve un sussidio dal governo di Howai, le isole di Sandwich vedranno crescere la loro prosperità se i vapori dalla China, veduta l'impossibilità di stabilire un deposito di carbone a Midway Island, si decideranno a prendere Honolulu come punto di stazione.

Non si tarderà punto a congiungere l'America all'Asia con una corda sottomarina, e Honolulu è naturalmente designata come una delle stazioni intermedie.

— Il piroscafo *Aleppo*, partito da Boston il 17 ottobre, entrava nel porto irlandese di Cork il 27, portando giornali e lettere di Chicago e di Nuova York.

In un giornale di quest'ultima città leggiamo la seguente descrizione pittoresca dell'incendio di Chicago:

L'incendio di Chicago scoppiò la sera del 18 e incominciò poco dopo che la gente era tornata a casa dal servizio divino. Un rumore che metteva raccapriccio fu inteso, e somigliava al lontano mugghiar del mare e della tempesta sopravveniente. Il rumore crebbe d'intensità, e ben presto tutti gli abitanti si spaventarono, temendo un pericolo vicino. Globi di fuoco furono veduti cadere come meteorite in vari punti della città, incendiando tutto ciò che toccavano. Intanto tutta la popolazione s'agitava atterrita, ed afferrava i bambini e le cose preziose, e principiava a fuggire cercando scampo. Ed ecco sull'orizzonte verso sud-ovest balenare una luce che andava crescendo di splendore, sinché tutto il cielo parve una fornace ardente. Pochi minuti dopo, un violento turbine di fuoco sorprende la gente avviluppandola nelle fiamme, nella sabbia rovente, nelle bragie. Chi non era riuscito a guadagnare la riva del fiume o altro luogo di salvezza, rimase affogato e bruciato prima d'aver il tempo di fare sei passi. Quest'incendio è stato affatto diverso da qualunque altro antecedente.

« Erano vampe agitate dall'uragano e accompagnate da scintille elettriche. Gli abitanti videro degli sprazzi di fiamme nell'aria e sorvolanti la terra intorno intorno »

Degli spaventevoli incendi scoppiati nelle foreste del Michigan, si hanno i seguenti particolari:

« Una famiglia di cinque persone si salvò saltando giù in un pozzo vuoto. Un'altra famiglia, pure di cinque persone, nel far lo stesso rimase soffocata. Moltissimi si gettarono in un'acqua di mulino, aggrappandosi a delle travi e bagnandosi continuamente le mani perché non bruciassero. Molti bambini, taluni non aventi più di 10 mesi, rimasero nell'acqua tutta una notte, e pur non morirono. Altri molti perirono calpestati o mandati a fondo dai cavalli e dai buoi che si precipitavano furibondi nell'acqua per fuggire l'incendio. »

Pishtego, città di 2000 abitanti, ne vide perire un terzo bruciati; molte altre città sono state convertite in ospedali dove son ricoverati individui in gran numero, orrendamente malconci dal fuoco, neri, mutilati, irrimediabili.

A Wisconsin rimasero inceneriti 1500 tra uomini, donne e fanciulli e 20 nel piccolo villaggio di Birch-Creek.

Un'immensa estensione di territorio non è più che un campo di cenere e carboni: foreste, villaggi, cascine, granai, stoviglie di legname, tutto è scomparso. Non si vide mai tanta distruzione e tanta miseria: i soccorsi sono di troppo insufficienti al bisogno.

L'arte del tessere, in tutta la sua perfezione e in tutta la sua finezza, esisteva nell'India fino da remotissimi tempi. È impossibile calcolare la sua antichità o attribuire la sua introduzione a qualche tempo o particolare persona, né esiste alcuna tradizione su questo oggetto esistente nel paese.

Glinni e le pratiche rituali del Vedas forniscono diretta evidenza che essa fioriva nei primissimi tempi ed è contemporanea coll'introduzione delle leggi e della religione. Negli statuti del Menu, compilati forse un migliaio d'anni prima dell'era cristiana, si parla della tessitura come d'un mestiere familiare; ed è evidente che il popolo era ricoperto da vestimenta ricche o semplici a seconda delle sue circostanze. Quell'antico legislatore non disdegnava di regolare le ricercatezze del vestire e di determinare lo splendore di un *trousseau*. Nel capitolo III, vers. 27, noi troviamo: « Il regalo di una fanciulla ricoperta soltanto da un vestito a un uomo sapiente nel Veda è il rito nuziale chiamato *Brahma*; » e nel vers. 28: « Il rito che i sapienti chiamano *Daira* è il dono di una fanciulla che il suo padre rivesti con allegro







